

C A N A D A

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL

DOSSIER R-4058-2018  
PARTIE « MRI »

---

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

CAUSE TARIFAIRE 2019  
D'HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT -  
PARTIE PORTANT SUR « LA PHASE 3 DE  
L'ÉTABLISSEMENT DU MÉCANISME DE  
RÉGLEMENTATION INCITATIVE (MRI)  
D'HQT »

---

HYDRO-QUÉBEC  
En sa qualité de Transporteur

Demanderesse

-et-

STRATÉGIES ÉNERGÉTIQUES (S.É.)  
Et  
ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE LUTTE  
CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE  
(AQLPA)

Intervenantes

---

**LA PHASE 3 DE L'ÉTABLISSEMENT DU MÉCANISME DE RÉGLEMENTATION INCITATIVE (MRI)  
D'HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT**

**MÉMOIRE**

Jacques Fontaine, Consultant en énergie

Préparé pour:  
Stratégies Énergétiques (S.É.)  
Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)

Le 9 novembre 2018  
v.r. Le 22 janvier 2019



## SOMMAIRE EXÉCUTIF

*Note : Le second chiffre du numéro de la recommandation correspond au chapitre du présent rapport*

### **RECOMMANDATION NO. 1-2.1 (MODIFIÉE)**

#### **LE SEUIL DE MATÉRIALITÉ DES EXCLUSIONS ET DES EXOGÈNES**

**Pour les exclusions**, nous constatons que les rubriques proposées par le Transporteur qui composeraient le facteur Y (Rendement sur la base de tarification, Amortissement, Taxes, Prestations de travail aux investissements, Coût de retraite) sont d'un seuil qui est de loin supérieur aux **2,5 M\$ énoncés par la Régie** et peuvent donc être recevables à ce titre.

Cependant **pour les exogènes** la situation est différente et nous recommandons à la Régie d'établir à **10M\$ ce seuil de matérialité minimale**. Ceci aura pour conséquence d'éliminer deux des trois rubriques d'exogènes proposées par Hydro-Québec TransÉnergie, soit les normes CIP et l'automatisme RTPC et SCR, ne laissant comme seul Facteur Z prévu les Travaux d'inspection des MALT, outre d'éventuels autres futurs imprévus.

### **RECOMMANDATION NO. 1-2.2**

#### **L'EXCLUSION DES PRESTATIONS DE TRAVAIL AUX INVESTISSEMENTS**

Nous recommandons à la Régie de l'énergie d'accepter la proposition du Transporteur d'exclure les prestations de travail aux investissements puisque ceux-ci ne suivent pas la formule d'indexation.

### **RECOMMANDATION NO. 1-2.3**

#### **LES TROIS AUTRES COMPTES D'ÉCART (CER)**

Nous recommandons à la Régie d'accepter la proposition du Transporteur sur les autres comptes d'écart (CER) puisque **ceux qui demeurent sont liés aux facteurs Y et Z**.

**RECOMMANDATION NO. 1-2.4 (NOUVELLE)****LES COMPTES REPORTÉS POUR AUTRES IMPRÉVUS FUTURS (FACTEUR Z DIT « GÉNÉRIQUE »)**

Nous recommandons à la Régie d'accepter la proposition d'Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) de lui permettre de placer dans un **compte reporté** tout impact, débiteur ou créateur, découlant de tout événement imprévisible, **avec avis public (ou dépôt d'une demande qui pourrait être succincte)** à la Régie chaque fois que cela survient, **le tout en vue d'une décision ultérieure de la Régie** sur le caractère imprévisible ou non de l'événement et donc sa qualification comme Facteur Z, compte tenu de son seuil de matérialité également, et donc de **la disposition de toutes les sommes inscrites à ce compte depuis l'événement**. Cela est conforme au principe-même du caractère exogène.

**RECOMMANDATION NO. 1-3.1 (MODIFIÉE)****LE FACTEUR DE PRODUCTIVITÉ (FACTEUR X)**

Devant la volatilité des calculs pour déterminer le facteur X et compte tenu de l'étude de productivité multifactorielle à venir, nous recommandons à la Régie de l'énergie d'**attribuer provisoirement au MRI de HQT le même facteur X de 0,3 %** que la Régie a déjà attribué provisoirement à HQD en attendant une telle étude.

Certes, nous sommes bien conscients qu'au cours des cinq dernières années, Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) mène une stratégie de gestion de ses actifs (**Modèle de gestion des actifs – MGA**) louable, visant à accroître sa maintenance en vue d'éviter ou de retarder des investissements (ce qui est d'autant plus souhaitable que les coûts en capital sont actuellement exclus du Mécanisme) Cette stratégie l'a amenée, au cours des dernières années, à encourir des coûts d'opération nettement plus élevés en raison de sa maintenance. Toutefois, la preuve d'Hydro-Québec TransÉnergie montre une **nette stabilisation prévue à partir de 2018 de son risque en maintenance de ses actifs**. Il nous semblerait donc inapproprié, dans ce contexte, de nous fonder sur les années 2013-2017 pour prévoir une continuation des besoins de dépenses élevées de maintenance pendant la durée du mécanisme incitatif, le tout à moins que la future *Étude de productivité multifactorielle (PMF)* ne nous amène à la conclusion contraire.

**RECOMMANDATION NO. 1-3.2 (NOUVELLE)****L'ÉTUDE DE PRODUCTIVITÉ MULTIFACTORIELLE (PMF) À VENIR**

Nous recommandons à la Régie de l'énergie d'examiner en Phase 2 du présent dossier la méthodologie de la future *Étude de productivité multifactorielle (PMF)* qui servira à modifier le Facture X du *Mécanisme de réglementation incitative (MRI)*.

Ce faisant, nous désirons souligner que les choix méthodologiques ne relèvent pas uniquement des expertises mais aussi des choix d'arbitrage qu'opérera la Régie afin de concilier les différents intérêts en jeu, plus particulièrement afin de déterminer quels seront les extrants qualitatifs dont cette Étude devra tenir compte, en plus des extrants purement quantitatifs.

**RECOMMANDATION NO. 1-4 (MODIFIÉE)****LE FACTEUR D'INFLATION (FACTEUR I)**

Nous sommes d'accord avec la position d'Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) de retenir **les mêmes composantes de l'inflation que celles que la Régie a retenu pour le Distributeur** dans sa décision D-2018-067 et nous recommandons à la Régie de l'énergie de l'approuver, à savoir :

- Un indice d'inflation de la masse salariale : l'indice de rémunération hebdomadaire moyenne non désaisonnalisée, pour toutes les industries, excluant les heures supplémentaires, pour le Québec, tel que publié par Statistique Canada au tableau n° 14-10-0203-01 (anciennement CANSIM n° 281-0026). La période de référence utilisée pour le calcul de l'indice est la moyenne mobile des 3 dernières années civiles, calculée pour la période se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle une demande tarifaire est présentée.
- Un indice d'inflation des autres coûts que la masse salariale : l'indice moyen d'ensemble de l'IPC-Québec, tel que publié par Statistique Canada au tableau n° 18-10-0004-01 (anciennement CANSIM 326-0020) pour la période de 12 mois se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle une demande tarifaire est présentée.

**RECOMMANDATION NO. 1-5 (MODIFIÉE)****LES INDICATEURS DE PERFORMANCE**

Nous recommandons à la Régie de l'énergie d'accepter **les indicateurs de performance proposés par Hydro-Québec Transport (HQT)** pour son mécanisme de réglementation incitative, mais avec les corrections suivantes :

■ **Fiabilité du service** : Les indicateurs d'IC opérationnel normalisé et de Nombre de pannes et interruptions planifiées seraient maintenus.

■ **Disponibilité du réseau** : L'indicateur du *Nombre des indisponibilités forcées (IF)* serait maintenu plutôt que celui du *Nombre des indisponibilités forcées pour cause de défaillance (IFD)*. Un indicateur constitué du **nombre d'heures réalisées en maintenance n'est pas requis et serait redondant**. Nous sommes aussi en accord avec Hydro-Québec TransÉnergie à l'effet qu'un indicateur du total des superficies traitées serait redondant dans le *Mécanisme*. Mais par contre, il serait très souhaitable d'y inclure **un indicateur représentant la part mécaniquement traitée (donc sans phytocides) du total des superficies traitées**. Cela permettra ainsi de mesurer non seulement les résultats des efforts pour accroître la disponibilité du réseau, mais aussi le caractère environnemental de ces efforts. Ainsi serait récompensée la disponibilité de réseau lorsqu'elle n'a pas requis l'emploi de phytocides.

■ **Sécurité du public et des employés** : L'indicateur de *Taux de fréquence des accidents sur des personnes* devrait par ailleurs inclure tant les employés que le public. Nous recommandons aussi d'ajouter au groupe d'indicateurs sur la « Sécurité » celui du **Nombre de déversements (en litres)**.

■ **Satisfaction de la clientèle** : Nous recommandons à la Régie de **pondérer les indicateurs de satisfaction de la clientèle de charge locale et de point à point au pro rata des revenus que tire le Transporteur respectivement de ces deux clientèles**, à l'instar de ce que propose le Distributeur pour ses propres indicateurs de satisfaction de la clientèle.

**Une pondération totale de 15 % nous semblerait plus appropriée pour les indicateurs de satisfaction de la clientèle** (vu le risque de biais des répondants HQD et HQP au sondage, qui sont des cadres supérieurs d'affiliés de HQT), **en réajustant à la hausse de manière conséquente le poids des trois autres grands groupes d'indicateurs**.

Nous sommes en accord avec la **période de cinq ans** proposée par le Transporteur pour établir ses cibles de performance **à l'exception des indisponibilités forcées** pour lesquelles l'approche proposée par le Transporteur se base sur le lien entre le profil du taux de risque de maintenance et le nombre des indisponibilités forcées.

**RECOMMANDATION NO. 1-6 (MODIFIÉE)**

**LE LIEN ENTRE LES RÉSULTATS DES INDICATEURS DE PERFORMANCE ET LE MÉCANISME DE TRAITEMENT DES ÉCARTS DE RENDEMENT (MTER)**

Nous faisons part à la Régie de l'énergie de **notre inquiétude** que le Transporteur ne réussisse pas aussi bien qu'Énergir à rencontrer les conditions requises pour obtenir 100 % de sa part du *Mécanisme de traitement des écarts de rendement (MTER)*, ce qui pourrait, à la longue, amener un impact négatif sur la qualité du service, en ce sens que le Transporteur se concentrerait sur les coupures de coûts en se préoccupant peu de l'impact sur la qualité de service puisque de toute manière la pleine obtention de sa part du partage des gains de productivité lui serait inatteignable.

Nous recommandons à la Régie de s'inspirer de la formule suivante d'Énergir aux fins d'établir la manière dont les résultats des indicateurs de performance de TransÉnergie seraient intégrés à son *Mécanisme de traitement des écarts de rendement (MTER)* :

$$B = (R - 50\%) * \frac{85\%}{(C - 50\%)}$$

où : B = Pourcentage de réalisation de l'indice (maximum 100 %)

R = Pourcentage d'atteinte de l'indice en pourcentage

C = Résultat cible de l'indice en pourcentage, soit 85 % pour tous les indices retenus.

**RECOMMANDATION NO. 1-7**

**LA FORMULE PARAMÉTRIQUE RELATIVE AUX DÉPENSES EN CAPITAL**

Devant le biais et la volatilité des résultats rétroactifs obtenus par la formule paramétrique nous recommandons à la Régie de l'énergie **de continuer à établir les dépenses en capital du Transporteur sur la base du coût de service.**





## TABLE DES MATIÈRES

|   |    |
|---|----|
| 1 - LE MANDAT .....   | 1  |
| 2 - LES EXCLUSIONS (FACTEURS Y) ET LES EXOGÈNES (FACTEURS Z) DU MÉCANISME .....                                     | 2  |
| 2.1 LE SEUIL DE MATÉRIALITÉ DES EXCLUSIONS (FACTEURS Y) ET LES EXOGÈNES (FACTEURS Z) DU MÉCANISME .....             | 2  |
| 2.2 LES PRESTATIONS DE TRAVAIL AUX INVESTISSEMENTS .....  | 6  |
| 2.3 LE COMPTES D'ÉCART AFFÉRENT AUX EXOGÈNES (EXCLUSIONS ET PRÉ-MRI) .....  | 8  |
| 3 - LE FACTEUR DE PRODUCTIVITÉ (FACTEUR X) .....  | 11 |
| 4 - LE CHOIX ET LA PONDÉRATION DES PARAMÈTRES D'INFLATION (FACTEUR I) .....   | 18 |
| 5 - LES INDICATEURS DE PERFORMANCE .....  | 21 |
| 6 - LE LIEN ENTRE LES INDICATEURS DE PERFORMANCE ET LE MÉCANISME DE TRAITEMENT DES ÉCARTS DE RENDEMENT (MTÉR) ..... | 33 |
| 7 - LA FORMULE PARAMÉTRIQUE RELATIVE AUX DÉPENSES EN CAPITAL .....  | 37 |
| 8 - CONCLUSION .....  | 40 |



## 1

**LE MANDAT**

1 - Le 5 janvier 2018, dans sa décision D-2018-001 au dossier R-3897-2014, Phase 1, la Régie de l'énergie détermine les paramètres directeurs du futur *mécanisme de réglementation incitative (MRI)* applicable à Hydro-Québec Transport (« HQT », « le Transporteur »). Elle ordonne que la phase 3 finale d'établissement de ce mécanisme soit tenue dans le cadre du présent dossier tarifaire 2019 d'Hydro-Québec Transport (HQT), soit l'actuel dossier R-4058-2018.<sup>1</sup>

2 - *Stratégies Énergétiques (S.É.)* et *l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)* a requis nos services aux fins de préparer le présent mémoire sur ce sujet.

3 - **La présente constitue le fruit de nos travaux et est remis à nos clientes afin d'être déposé par elle auprès de la Régie de l'énergie dans ce dossier.**

---

<sup>1</sup> **RÉGIE DEL'ÉNERGIE**, Dossier R-3897-2014, Phase 1, [Décision D-2018-001](#), page 91.

## 2

**LES EXCLUSIONS (FACTEURS Y) ET LES EXOGÈNES (FACTEURS Z) DU MÉCANISME****2.1 LE SEUIL DE MATÉRIALITÉ DES EXCLUSIONS (FACTEURS Y) ET LES EXOGÈNES (FACTEURS Z) DU MÉCANISME**

4 - Dans sa décision D-2018-005 du dossier R-3897-2014, Phase 1, la Régie de l'énergie a fixé à 2,5 M\$ le seuil de matérialité minimal des exclusions au mécanisme (facteurs Y) :

*[320] Pour l'ensemble de ces motifs, la Régie retient les critères suivants dans l'établissement d'éléments de coûts à être traités en Facteur Y :*

1. la récurrence des coûts;
2. l'imprévisibilité des montants liés aux éléments de coûts;
3. l'insuffisance du contrôle du Distributeur sur les éléments de coûts;
4. **un seuil de matérialité proposé à 2,5 M\$**, tant pour la création que le maintien d'un élément de coût en Facteur Y. <sup>2</sup>

5 - La Régie opte également pour un seuil de matérialité minimal de 2,5 M\$ pour les exogènes au mécanisme (facteurs Z) :

*[225] En regard de la détermination du Facteur Z, la Régie note que le Transporteur propose des critères similaires à ceux retenus par la Régie dans sa décision D-2017-043. **C'est pourquoi la Régie retient, pour le Facteur Z, les critères applicables au Facteur Y, à l'exception du critère de récurrence qui doit faire place à celui de l'imprévisibilité de l'émergence de cet élément de coût pendant la durée du MRI.*** <sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**, Dossier R-3897-2014, Phase 1, [Décision D-2018-001](#), Paragraphe 224, page 57. Souligné en caractère gras par nous.

<sup>3</sup> **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**, Dossier R-3897-2014, Phase 1, [Décision D-2018-001](#), Paragraphe 225, page 57.

6 - Nous avons comparé ce niveau de 2,5 M\$ énoncé par la Régie aux montants des éléments qui sont proposés par Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) à titre de facteur Y (facteurs d'exclusion) :

Tableau 2-1  
Niveau de coût des facteurs d'exclusion proposés par HQT pour 2019 (facteurs Y) (M\$) <sup>4</sup>

|  | Rendement sur la base de tarification | Amortissement  | Taxes        | Prestations de travail aux investissements | Coût de retraite |
|--|---------------------------------------|----------------|--------------|--|------------------|
| Rendement sur la base de tarification                  | 1 508,9                               |                |              |  |                  |
| Charges nettes d'exploitation                          |                                       |                |              | -126,4                                     | 96,2             |
| Amortissement  |                                       | 1 068,4        |              |  |                  |
| Taxes  |                                       |                | 106,0        |  |                  |
| Autres composantes du coût désavantages sociaux futurs |                                       |                |              |  | -145,7           |
| Frais corporatifs                                      |                                       |                |              |  | 4,2              |
| <b>TOTAL</b>   | <b>1 508,9</b>                        | <b>1 068,4</b> | <b>106,0</b> | <b>-126,4</b>                              | <b>-45,3</b>     |

Nous constatons de ce tableau que les rubriques proposées par le Transporteur qui composeraient le facteur Y sont d'un seuil qui est de loin supérieur aux 2,5 M\$ énoncés par la Régie. Le plus bas des facteurs Y est le coût de retraite, dont le montant est de – 45M\$.

7 - Nous sommes donc en accord avec le seuil de matérialité minimale de 2,5M\$ pour les facteurs Y du Transporteur.

<sup>4</sup> **HYDRO-QUÉBEC-TRANSPORT**, Dossier R-4058-2018, Partie MRI, [Pièce B-0014](#), [HQT-5, Document 1](#), Tableau 4, page 6

8 - Nous appliquons ci-après la même démarche pour apprécier les éléments qu'Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) propose de considérer comme facteurs Z :

Tableau 2.2

Niveau de coût des facteurs exogènes proposés pour 2019 (facteurs Z) (M\$) <sup>5</sup>

|  | Normes CIP | Automatisme RTPC et SCR | Travaux d'inspection des MALT |
|--|------------|-------------------------|-------------------------------|
| Coût des facteurs Z proposés par HQT pour 2019 | 3,6        | 5,0                     | 13,0                          |

9 - Nous constatons du tableau qui précède que les facteurs exogènes proposés retenus ne sont pas très éloignés du seuil de 2,5 M\$. De fait, si l'on retenait pour ceux-ci le seuil de 15 M\$ retenu pour le MRI du Distributeur, nous n'en retiendrions aucun. Nous convenons que les éléments proposés par le Transporteur qui composeraient le facteur Z rencontrent les critères de la Régie, mais nous nous demandons si le seuil des éléments retenus comme facteur Z ne devrait pas être placé à un niveau plus élevé : 10 M\$ par exemple. Ceci aurait pour conséquence d'éliminer deux des trois rubriques d'exogènes proposées par Hydro-Québec TransÉnergie, soit les normes CIP et l'automatisme RTPC et SCR.

<sup>5</sup> HYDRO-QUÉBEC-TRANSPORT, Dossier R-4058-2018, Partie MRI, [Pièce B-0014, HQT-5, Document 1](#), Tableau 4, page 6.

**RECOMMANDATION NO. 1-2.1 (MODIFIÉE)****LE SEUIL DE MATÉRIALITÉ DES EXCLUSIONS ET DES EXOGÈNES**

**Pour les exclusions**, nous constatons que les rubriques proposées par le Transporteur qui composeraient le facteur Y (Rendement sur la base de tarification, Amortissement, Taxes, Prestations de travail aux investissements, Coût de retraite) sont d'un seuil qui est de loin supérieur aux **2,5 M\$ énoncés par la Régie** et peuvent donc être recevables à ce titre.

Cependant **pour les exogènes** la situation est différente et nous recommandons à la Régie d'établir à **10M\$ ce seuil de matérialité minimale**. Ceci aura pour conséquence d'éliminer deux des trois rubriques d'exogènes proposées par Hydro-Québec TransÉnergie, soit les normes CIP et l'automatisme RTPC et SCR, ne laissant comme seul Facteur Z prévu les Travaux d'inspection des MALT, outre d'éventuels autres futurs imprévus.

## 2.2 LES PRESTATIONS DE TRAVAIL AUX INVESTISSEMENTS

10 - Le Transporteur demande que les prestations de travail aux investissements soient retenues comme facteur d'exclusion car ils se comportent comme des investissements. <sup>6</sup>

11 - Le tableau suivant illustre les propos du Transporteur :

Tableau 2.3  
Comparaison des prestations de travail aux investissements avec la formule d'indexation <sup>7</sup>

|                                | 2010 | 2011   | 2012   | 2013   | 2014   | 2015   | 2016   | 2017   |
|--------------------------------|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Réel                           |      | -141,8 | -125,4 | -133,6 | -131,3 | -133,6 | -142,5 | -132,6 |
| Cycle 2011-2014                |      |        |        |        |        |        |        |        |
| Formule d'indexation           |      | -141,8 | -145,1 | -149,9 | -154,3 |        |        |        |
| Formule d'indexation - le réel |      |        | -19,7  | -16,3  | -23,0  |        |        |        |
| Cycle 2012-2015                |      |        |        |        |        |        |        |        |
| Formule d'indexation           |      |        | -125,4 | -129,6 | -133,3 | -135,9 |        |        |
| Formule d'indexation - le réel |      |        |        | 4,0    | -2,0   | -2,3   |        |        |
| Cycle 2013-2016                |      |        |        |        |        |        |        |        |
| Formule d'indexation           |      |        |        | -133,6 | -137,5 | -140,1 | -143,3 |        |
| Formule d'indexation - le réel |      |        |        |        | -6,2   | -6,5   | -0,8   |        |
| Cycle 2014-2017                |      |        |        |        |        |        |        |        |
| Formule d'indexation           |      |        |        |        | -131,3 | -133,8 | -136,8 | -139,5 |
| Formule d'indexation - le réel |      |        |        |        |        | -0,2   | 5,7    | -6,9   |
|                                |      |        |        |        |        |        |        |        |

12 - Le tableau démontre d'après nous les propos du Transporteur même si selon sa simulation les écarts sont de l'ordre de -5 M\$ par cycle pour les trois derniers cycles. Mais en principe, nous devons lui donner raison.

<sup>6</sup> **HYDRO-QUÉBEC-TRANSPORT**, Dossier R-4058-2018, Partie MRI, [Pièce B-0012, HQT-4, Document 2](#), page 16, lignes 4 à 6.

<sup>7</sup> **HYDRO-QUÉBEC-TRANSPORT**, Dossier R-4058-2018, Partie MRI, [Pièce B-0012, HQT-4, Document 2](#), Tableau 5, page 16.



**RECOMMANDATION NO. 1-2.2**

***L'EXCLUSION DES PRESTATIONS DE TRAVAIL AUX INVESTISSEMENTS***

Nous recommandons à la Régie de l'énergie d'accepter la proposition du Transporteur d'exclure les prestations de travail aux investissements puisque ceux-ci ne suivent pas la formule d'indexation.

### 2.3 LE COMPTES D'ÉCART AFFÉRENT AUX EXOGÈNES (EXCLUSIONS ET PRÉ-MRI)

13 - Le transporteur demande que le compte d'écart coût de retraite continue d'exister dans le MRI ainsi que le compte qui couvre le rendement à remettre à la clientèle, quant aux autres comptes du tableau, ils seront passé aux revenus requis en 2019.<sup>8</sup>

Tableau 2.4  
Compte d'écart coût de retraite, pré-MRI et autre<sup>9</sup>

| Coût de retraite | Norme ASC 715 | Pénalités liées aux services complémentaires | Rendement à remettre à la clientèle | Disjoncteurs PK |
|------------------|---------------|--|-------------------------------------|-----------------|
| 1,0              | -6,4          | -0,1   | -28,2                               | 26,6            |

14 - Nous recommandons à la Régie d'accepter la proposition du Transporteur sur les CER puisque ceux qui demeurent sont liées aux facteurs Y et Z.

#### RECOMMANDATION NO. 1-2.3

##### LES TROIS AUTRES COMPTES D'ÉCART (CER)

Nous recommandons à la Régie d'accepter la proposition du Transporteur sur les autres comptes d'écart (CER) puisque **ceux qui demeurent sont liés aux facteurs Y et Z.**

<sup>8</sup> HYDRO-QUÉBEC-TRANSPORT, Dossier R-4058-2018, Partie MRI, [Pièce B-0012, HQT-4, Document 2](#), section 8, pages 20 à 22.

<sup>9</sup> HYDRO-QUÉBEC-TRANSPORT, Dossier R-4058-2018, Partie MRI, [Pièce B-0014, HQT-5, Document 1](#), Tableau 4, page 6.

#### **2.4 LES COMPTES REPORTÉS POUR AUTRES IMPRÉVUS FUTURS (FACTEUR Z DIT « GÉNÉRIQUE »)**

**14A** - Le Transporteur demande aussi l'introduction d'un facteur Z générique qui comptabiliserait tout impact, débiteur ou créditeur, découlant de tout événement imprévisible. De plus, selon notre compréhension, il propose d'y adjoindre un compte de neutralisation lorsque l'impact pour une année donnée, n'a pu être intégré dans l'établissement des revenus requis. Ce compte agissant de la même façon qu'un compte d'écarts et de reports. Un avis public serait transmis à la Régie lors de tout événement imprévu générant des coûts susceptibles d'être ainsi placés dans un compte reporté. La Régie statuerait, lors d'une cause ultérieure sur le caractère imprévisible ou non de l'événement et donc sa qualification comme Facteur Z, compte tenu de son seuil de matérialité également, et donc de la disposition de ce compte.

Selon notre compréhension, une telle manière de procéder par la constitution d'un compte reporté ne préjugerait aucunement de la décision future à être rendue par la Régie. Elle éviterait toutefois la répétition continuelle de débats sur l'acceptabilité rétroactive des coûts liés à l'événement et qui auraient été encourus avant que le Transporteur loge une demande de les considérer comme exogènes ou avant que la Régie ne rende sa décision sur le sujet.

**15** - Nous sommes très fortement en accord avec la proposition d'Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) de lui permettre de placer dans un compte reporté tout impact, débiteur ou créditeur, découlant de tout événement imprévisible, avec avis public (ou dépôt d'une demande qui pourrait être succincte) à la Régie chaque fois que cela survient, le tout en vue d'une décision ultérieure de la Régie sur le caractère imprévisible ou non de l'événement et donc sa qualification comme Facteur Z, compte tenu de son seuil de matérialité également, et donc de la disposition de toutes les sommes inscrites à ce compte depuis l'événement. Nous recommandons à la Régie de l'énergie de l'accepter. Cela est conforme au principe-même du caractère exogène.

Certes la qualification d'un événement comme étant imprévisible demeurera toujours sujette à interprétation. Mais, comme le note le Transporteur, ce facteur Z et son compte de neutralisation seront par la suite examinés par la Régie dans le cadre du dossier tarifaire subséquent et celle-ci se prononcera alors, au cas le cas, sur la qualification à titre d'exogène (Facteur Z) des coûts comptabilisés dans ce compte et sur la pertinence et les modalités de disposition du compte de neutralisation.

**RECOMMANDATION NO. 1-2.4 (NOUVELLE)**

***LES COMPTES REPORTÉS POUR AUTRES IMPRÉVUS FUTURS (FACTEUR Z DIT « GÉNÉRIQUE »)***

Nous recommandons à la Régie d'accepter la proposition d'Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) de lui permettre de placer dans un **compte reporté** tout impact, débiteur ou créditeur, découlant de tout événement imprévisible, **avec avis public (ou dépôt d'une demande qui pourrait être succincte)** à la Régie chaque fois que cela survient, **le tout en vue d'une décision ultérieure de la Régie** sur le caractère imprévisible ou non de l'événement et donc sa qualification comme Facteur Z, compte tenu de son seuil de matérialité également, et donc de **la disposition de toutes les sommes inscrites à ce compte depuis l'événement**. Cela est conforme au principe-même du caractère exogène.

## 3

## FACTEUR DE PRODUCTIVITÉ (FACTEUR X)

16 - Le consultant du transporteur préconise un facteur négatif de - 0,64%, basé sur la méthode Kahn appliquée sur l'historique de 2013 à 2017.<sup>10</sup>

17 - Cependant le tableau ci-après montre qu'un facteur X négatif ne se réalise que lorsque l'on considère l'historique depuis seulement 2013. En effet un historique plus long donne un facteur X positif. L'écart-type associé à ces moyennes est de l'ordre de 2 à 8 fois la moyenne en valeur absolue. Ce qui marque une grande volatilité.

Tableau 3.1  
Évolution de la moyenne des facteurs X pour HQT<sup>11</sup>

|                 | 2008 | 2009   | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  | 2014   | 2015  | 2016   | 2017   |
|-----------------|------|--------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|--------|--------|
| X - Implied (%) |      | -1,01% | 2,05% | 0,72% | 6,58% | 3,70% | -1,38% | 1,79% | -2,06% | -5,24% |

| De   | À    | Moyenne (a) | Écart Type (b) | b/a  |
|------|------|-------------|----------------|------|
| 2009 | 2017 | 0,57%       | 3,47%          | 6,1  |
| 2010 | 2017 | 0,77%       | 3,66%          | 4,7  |
| 2011 | 2017 | 0,59%       | 3,91%          | 6,7  |
| 2012 | 2017 | 0,57%       | 4,29%          | 7,6  |
| 2013 | 2017 | -0,64%      | 3,48%          | -5,5 |
| 2014 | 2017 | -1,72%      | 2,88%          | -1,7 |
| 2015 | 2017 | -1,83%      | 3,52%          | -1,9 |

<sup>10</sup> HYDRO-QUÉBEC-TRANSPORT, Dossier R-4058-2018, Partie MRI, [Pièce B-0013, HQT-4, Document 2.1](#), table 6, page 18 et page 20.

<sup>11</sup> HYDRO-QUÉBEC-TRANSPORT, Dossier R-4058-2018, Partie MRI, [Pièce B-0013, HQT-4, Document 2.1](#), table 6, page 18.

**18** - Devant une telle volatilité, nous considérons plus prudent d'attribuer à HQT le même facteur X que celui que la Régie a attribué provisoirement à HQD en attendant l'étude de productivité multifactorielle à venir, soit un facteur X de 0,3%.<sup>12</sup>

**18A** - Certes, nous sommes bien conscients qu'au cours des cinq dernières années, Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) mène une stratégie de gestion de ses actifs (Modèle de gestion des actifs – MGA) louable, visant à accroître sa maintenance en vue d'éviter ou de retarder des investissements (ce qui est d'autant plus souhaitable que les coûts en capital sont actuellement exclus du Mécanisme) Cette stratégie l'a amenée, au cours des dernières années, à encourir des coûts d'opération nettement plus élevés en raison de sa maintenance. Toutefois, la preuve d'Hydro-Québec TransÉnergie montre une nette stabilisation prévue à partir de 2018 de son risque en maintenance de ses actifs<sup>13</sup> :

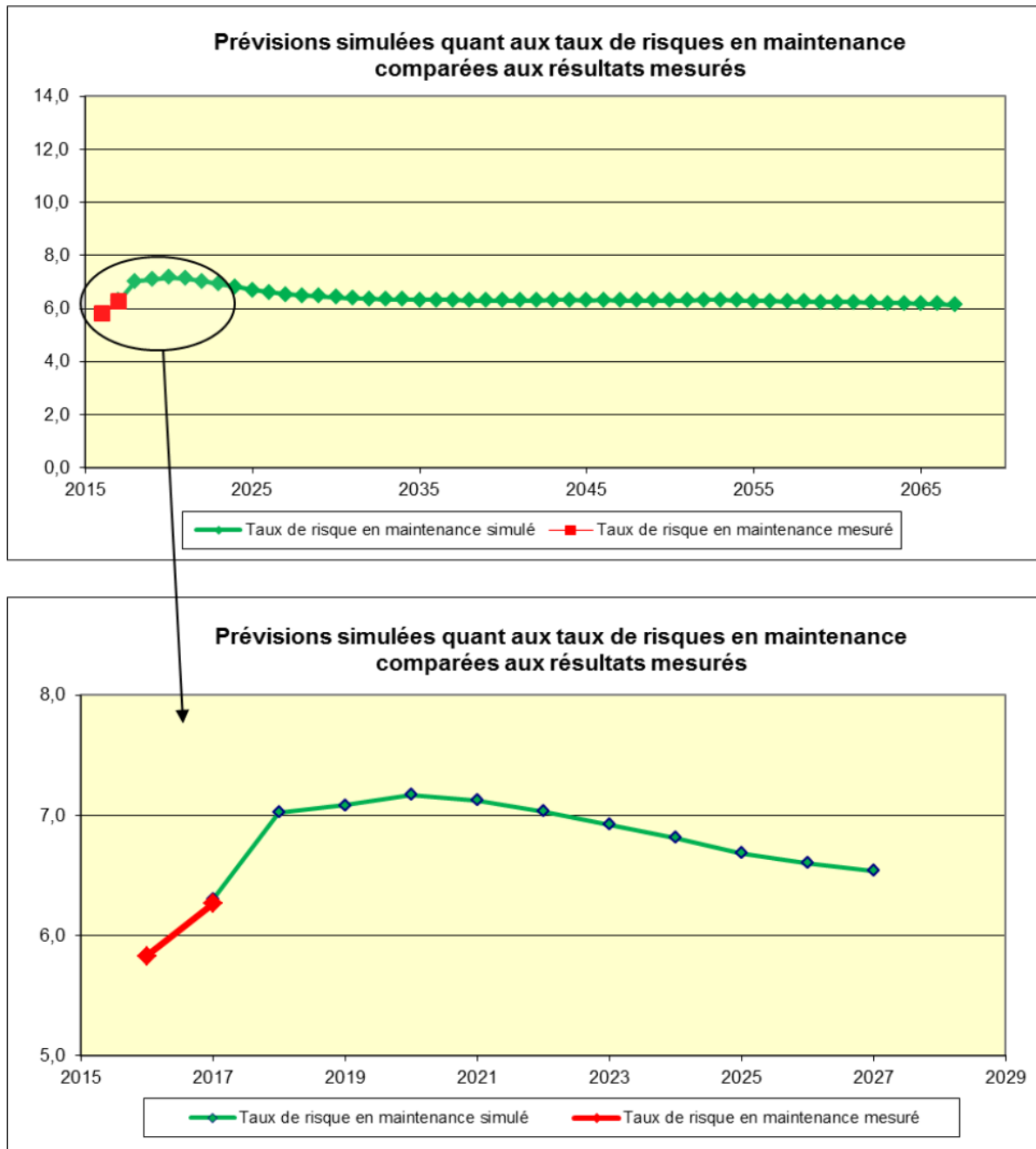
---

<sup>12</sup> **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**, Dossier R-4011-2017, [Décision D-2018-067](#), page 113.

**HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT (HQT)**, Dossier R-4058-2018, Partie MRI, [Pièce B-0012, HQT-4, Document 2](#), page 9.

<sup>13</sup> **HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT (HQT)**, Dossier R-4058-2018, [Pièce B-0073, HT-3, Doc. 1.1. \(v.r.\)](#), page 23, Figure 7.

Figure 7  
Évolution du taux de risque en maintenance- Appareillage électrique



Il nous semblerait donc inapproprié, dans ce contexte, de nous fonder sur les années 2013-2017 pour prévoir une continuation des besoins de dépenses élevées de maintenance pendant la durée du mécanisme incitatif, le tout à moins que la future *Étude de productivité multifactorielle (PMF)* ne nous amène à la conclusion contraire.

**RECOMMANDATION NO. 1-3.1 (MODIFIÉE)**  
**LE FACTEUR DE PRODUCTIVITÉ (FACTEUR X)**

Devant la volatilité des calculs pour déterminer le facteur X et compte tenu de l'étude de productivité multifactorielle à venir, nous recommandons à la Régie de l'énergie d'**attribuer provisoirement au MRI de HQT le même facteur X de 0,3 %** que la Régie a déjà attribué provisoirement à HQD en attendant une telle étude.

Certes, nous sommes bien conscients qu'au cours des cinq dernières années, Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) mène une stratégie de gestion de ses actifs (**Modèle de gestion des actifs – MGA**) louable, visant à accroître sa maintenance en vue d'éviter ou de retarder des investissements (ce qui est d'autant plus souhaitable que les coûts en capital sont actuellement exclus du Mécanisme) Cette stratégie l'a amenée, au cours des dernières années, à encourir des coûts d'opération nettement plus élevés en raison de sa maintenance. Toutefois, la preuve d'Hydro-Québec TransÉnergie montre une **nette stabilisation prévue à partir de 2018 de son risque en maintenance de ses actifs**. Il nous semblerait donc inapproprié, dans ce contexte, de nous fonder sur les années 2013-2017 pour prévoir une continuation des besoins de dépenses élevées de maintenance pendant la durée du mécanisme incitatif, le tout à moins que la future *Étude de productivité multifactorielle (PMF)* ne nous amène à la conclusion contraire.

**18B** - Nous recommandons par ailleurs d'examiner en une Phase 2 du présent dossier la méthodologie de la future *Étude de productivité multifactorielle (PMF)* qui servira à modifier le Facteur X du *Mécanisme de réglementation incitative (MRI)*. Ce faisant, nous désirons souligner que les choix méthodologiques ne relèvent pas uniquement des expertises mais aussi des choix d'arbitrage qu'opérera la Régie afin de concilier les différents intérêts en jeu, plus particulièrement afin de déterminer quels seront les extraits qualitatifs dont cette Étude devra tenir compte, en plus des extraits purement quantitatifs.

*Stratégies Énergétiques (S.É.)* et l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)* avaient en effet déjà souligné comme suit les difficultés méthodologiques qu'il y aura lieu de résoudre aux fins de cette future *Étude de productivité multifactorielle (PMF)*, dans notre lettre [C-SÉ-AQLPA-0006](#) du dossier R-3897-2014 :



En effet, la littérature économique relative aux études de productivité multifactorielle identifie clairement les questions qui doivent au préalable être tranchées avant la réalisation d'une telle étude :

- Une étude de productivité multifactorielle doit en effet identifier quels sont les intrants et, surtout dans le cas qui nous occupe ici, les extrants de l'entreprise examinée. Or, en 2015-2016, des entités comme HQT et HQD ne se limitent pas à transporter et à livrer l'extrant tangible que constitue l'électricité. Elles sont des entreprises de services, surtout HQD. **Elles livrent aussi des extrants qualitatifs, des extrants intangibles** : de l'efficacité énergétique et d'autres préoccupations économiques, régionales, environnementales, sociales ou autrement d'intérêt public telles que la fiabilité, la sécurité, la mise à niveau des équipements anciens, l'information de la clientèle et sa satisfaction, des bonnes relations avec les communautés locales, l'acquisition et la conservation du savoir dans l'entreprise (du capital-savoir), l'innovation, l'aide aux ménages à faibles revenus et tout autre aspect de la qualité du service, etc.

Le professeur R. Anthony Inman de la Louisiana Tech University <sup>14</sup> souligne la difficulté mais néanmoins la nécessité, dans les études de productivité, de trouver un moyen de **mesurer non seulement les extrants quantitatifs mais aussi les extrants qualitatifs** :

*The ways in which input and output are measured can provide different productivity measures. Disadvantages of productivity measures have been the distortion of the measure by fixed expenses and also **the inability of productivity measures to consider quality changes** (e.g., output per hour might increase, but it may cause the defect rate to skyrocket). **It is easier to conceive of outputs as tangible units such as number of items produced, but other factors such as quality should be considered.***

**Experts have cited a need for a measurement program that gives an equal weight to quality as well as productivity.** <sup>15</sup>

<sup>14</sup> R. Anthony INMAN, Page Internet de présentation, <http://www.business.latech.edu/inman/>

<sup>15</sup> R. Anthony INMAN, *Productivity concepts and measures*, <http://www.referenceforbusiness.com/management/Pr-Sa/Productivity-Concepts-and-Measures.html>, Souligné en caractère gras par nous.

Dans le même sens, le Professeur Erwin Diewert du département d'économie de l'Université de la Colombie-Britannique, dans « *Le défi de la mesure de la productivité totale des facteurs* », souligne que « **de nombreux extrants du secteur des services sont difficiles à mesurer conceptuellement** : il suffit de songer à la prolifération des forfaits de services téléphoniques et aux difficultés que pose la mesure de l'assurance, du jeu, des affaires bancaires et des opérations sur options. ». <sup>16</sup> Il se demande en outre : « **Comment pouvons-nous mesurer le capital-savoir ? Compte tenu de la façon dont nous avons défini le savoir (comme ensembles de possibilités de production propres à l'entreprise et qui sont fonction du temps), il est extrêmement difficile de mesurer le savoir et les variations du savoir (l'innovation).** » <sup>17</sup>

S'il y a variation des extrants du point de vue qualitatif, John O'Grady (de Prism Economics and Analysis) et le Professeur Brenda McCabe (du Département du génie civil de l'Université de Toronto) recommandent un ajustement qualitatif pour refléter cette variation qualitative :

**If the quality of the output changes over time, an allowance must be made for the improvement or reduction in quality.** <sup>18</sup>

- Il y aura par ailleurs lieu de soustraire de l'étude de productivité multifactorielle les parties de l'activité de HQT et de HQD qui auront été identifiées [...] comme constituant des « **exclusions** » (ou réaliser une étude de productivité multifactorielle distincte pour les intrants et extrants propres à chacune de ces « **exclusions** »). <sup>19</sup>

**33b** - Nous logeons donc la recommandation suivante :

<sup>16</sup> Erwin DIEWERT, *Le défi de la mesure de la productivité totale des facteurs*, <http://www.csls.ca/ipm/1/diewert-un-fr.pdf>, page 3. Souligné en caractère gras par nous.

<sup>17</sup> Erwin DIEWERT, *Le défi de la mesure de la productivité totale des facteurs*, <http://www.csls.ca/ipm/1/diewert-un-fr.pdf>, page 10. Souligné en caractère gras par nous.

<sup>18</sup> John O'GRADY (Prism Economics and Analysis), Prof. Brenda MCCABE (Dept. of Civil Engineering, University of Toronto), *Productivity in the Construction Industry: Concepts, Trends, and Measurement Issues*, <http://www.ogradey.on.ca/Downloads/Papers/Productivity%20in%20the%20Construction%20Industry.pdf>, page 6. Souligné en caractère gras par nous.

<sup>19</sup> STRATÉGIES ÉNERGÉTIQUES, ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE (S.É.-AQLPA), Dossier R-3897-2014, Pièce C-SÉ-AQLPA-0006, pages 3-5

**RECOMMANDATION NO. 1-3.2 (NOUVELLE)****L'ÉTUDE DE PRODUCTIVITÉ MULTIFACTORIELLE (PMF) À VENIR**

Nous recommandons à la Régie de l'énergie d'examiner en Phase 2 du présent dossier la méthodologie de la future *Étude de productivité multifactorielle (PMF)* qui servira à modifier le Facture X du *Mécanisme de réglementation incitative (MRI)*.

Ce faisant, nous désirons souligner que les choix méthodologiques ne relèvent pas uniquement des expertises mais aussi des choix d'arbitrage qu'opérera la Régie afin de concilier les différents intérêts en jeu, plus particulièrement afin de déterminer quels seront les extrants qualitatifs dont cette Étude devra tenir compte, en plus des extrants purement quantitatifs.

## 4

**LE CHOIX ET LA PONDÉRATION DES PARAMÈTRES D'INFLATION (FACTEUR I)**

**19** - Au dossier R-4011-2017, la Régie a déterminé ce qui suit quant au facteur d'inflation à utiliser dans le mécanisme du *Mécanisme de réglementation incitative (MRI)* d'Hydro-Québec Distribution (HQD) :

***RETIENT***, aux fins de la détermination du Facteur I :

- *Un indice d'inflation de la masse salariale : l'indice de rémunération hebdomadaire moyenne non désaisonnalisée, pour toutes les industries, excluant les heures supplémentaires, pour le Québec, tel que publié par Statistique Canada au tableau n° 14-10-0203-01 (anciennement CANSIM n° 281-0026). La période de référence utilisée pour le calcul de l'indice est la moyenne mobile des 3 dernières années civiles, calculée pour la période se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle une demande tarifaire est présentée.*

- *Un indice d'inflation des autres coûts que la masse salariale : l'indice moyen d'ensemble de l'IPC-Québec, tel que publié par Statistique Canada au tableau n° 18-10-0004-01 (anciennement CANSIM 326-0020) pour la période de 12 mois se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle une demande tarifaire est présentée,*<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> RÉGIE DE L'ÉNERGIE, Dossier R-4011-2017, [Décision D-2018-067](#), pages 112 et 113.

20 - Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) est d'accord pour appliquer ces mesures de l'inflation à son MRI à une nuance près :

*Considérant la similarité de la croissance de la masse salariale et des autres coûts du 10 Distributeur et du Transporteur, ce dernier propose l'utilisation des caractéristiques et indices d'inflation décidés dans la décision D-2018-067 pour son Facteur I.*

*Toutefois, lorsque la Régie mentionne que les données à utiliser pour les deux sous-indices sont celles pour la période se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle une demande tarifaire est présentée, le Transporteur comprend plutôt que ces données sont celles de l'année qui précède celle où une demande tarifaire est déposée.<sup>21</sup>*

21 - Nous sommes en accord avec la position d'Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) de retenir les mêmes composantes de l'inflation que celles que la Régie a retenu pour le Distributeur dans sa décision D-2018-067 et recommandons à la Régie de l'approuver.

---

<sup>21</sup> **HYDRO-QUÉBEC-TRANSPORT**, Dossier R-4058-2018, Partie MRI, [Pièce B-0012](#), [HQT-4, Document 2](#), page 7, lignes 10 à 16.

**RECOMMANDATION NO. 1-4 (MODIFIÉE)**  
**LE FACTEUR D'INFLATION (FACTEUR I)**

Nous sommes d'accord avec la position d'Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) de retenir **les mêmes composantes de l'inflation que celles que la Régie a retenu pour le Distributeur** dans sa décision D-2018-067 et nous recommandons à la Régie de l'énergie de l'approuver, à savoir :

- Un indice d'inflation de la masse salariale : l'indice de rémunération hebdomadaire moyenne non désaisonnalisée, pour toutes les industries, excluant les heures supplémentaires, pour le Québec, tel que publié par Statistique Canada au tableau n° 14-10-0203-01 (anciennement CANSIM n° 281-0026). La période de référence utilisée pour le calcul de l'indice est la moyenne mobile des 3 dernières années civiles, calculée pour la période se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle une demande tarifaire est présentée.
- Un indice d'inflation des autres coûts que la masse salariale : l'indice moyen d'ensemble de l'IPC-Québec, tel que publié par Statistique Canada au tableau n° 18-10-0004-01 (anciennement CANSIM 326-0020) pour la période de 12 mois se terminant le 31 décembre de l'année qui précède celle pour laquelle une demande tarifaire est présentée.

## 5

**LES INDICATEURS DE PERFORMANCE****5.1 LES INDICATEURS**

**22** - La Régie a demandé à Hydro-Québec Transport l'introduction des indicateurs de performance suivants dans son mécanisme de réglementation incitative (MRI) :

*[158] Ainsi, dans le cadre du MRI de première génération, la Régie favorise la mise en place d'indicateurs de performance qui sont rattachés à la qualité de service. Liés au MTÉR et à des cibles de performance, les indicateurs présentés par le Transporteur lors de la phase 3 du présent dossier devront s'inspirer de ceux utilisés actuellement dans le cadre des dossiers tarifaires et couvrir **notamment** les champs d'intervention suivants :*

- fiabilité du service;
- disponibilité du réseau;
- sécurité du public et des employés;
- satisfaction de la clientèle.<sup>22</sup>

**23** - Pour répondre à cette demande, le Transporteur propose les indicateurs suivants avec les cibles et la pondération ci-après indiquées :

---

<sup>22</sup> **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**, Dossier R-3897-2014, Phase 1, [Décision D-2018-001](#), Paragraphe 158, page 40. Souligné en caractère gras par nous.

Tableau 5.1  
Indicateurs proposés par le Transporteur avec les cibles et la pondération indiquées<sup>23</sup>

| Indicateur                                      | Unité de mesure                       | Cible        | Pondération |
|---|---------------------------------------|--------------|-------------|
| <b>Fiabilité du service (25%)</b>               |                                       |              |             |
| IC opérationnel normalisé                       | Heures                                | 0,23         | 12,50%      |
| Nombre de pannes et interruptions planifiées    | Nombre                                | 919          | 12,50%      |
| <b>Disponibilité du réseau (25%)</b>            |                                       |              |             |
| Indisponibilités forcées                        | Nombre                                | 2019 : 6 867 | 25,00%      |
|   |                                       | 2020 : 7 012 |             |
|   |                                       | 2021 : 6 960 |             |
|   |                                       | 2022 : 6 824 |             |
| <b>Sécurité du public et des employés (25%)</b> |                                       |              |             |
| Taux de fréquence des accidents de travail      | Nombre par 200 000 heures travaillées | 2,45         | 20,00%      |
| <b>Satisfaction de la clientèle (25%)</b>       |                                       |              |             |
| Satisfaction du client HQD                      | Indice sur 10                         | 7,90         | 12,50%      |
| Satisfaction des clients de point à point       | Indice sur 10                         | 8,90         | 12,50%      |

**24** - Nous avons interrogé le Transporteur sur la possibilité d'utiliser au sein du *Mécanisme* le nouvel indicateur indisponibilités forcées pour cause de défaillance (IFD) plutôt que l'indicateur plus général couvrant toutes les indisponibilités forcées (IF), qu'il propose :

**QUESTION 1.7.1 DE SÉ-AQLPA À HQT :**

*Veillez élaborer sur les avantages et les inconvénients d'utiliser l'indicateur IFD (indisponibilités forcées pour cause de défaillance) plutôt que l'indicateur IF (toutes les indisponibilités forcées) aux fins du mécanisme de réglementation incitative.*

**RÉPONSE 1.7.1 DE HQT À SÉ-AQLPA :**

*Le Transporteur veut rappeler que l'indicateur IF vise à mesure la performance du réseau, car il permet de suivre sa disponibilité dans son*

<sup>23</sup> HYDRO-QUÉBEC-TRANSPORT, Dossier R-4058-2018, Partie MRI, [Pièce B-0012, HQT-4, Document 2](#), Tableau 8, page 28.



**ensemble.** L'IFD par contre, ne suit que le nombre de défaillances d'équipement et, l'exception par conséquent, ne mesure que la performance des équipements du réseau.

Le Transporteur a ainsi retenu l'indicateur IF dans sa proposition, compte tenu que cet indicateur est connu et que ses résultats étaient déjà présentés à la Régie. De plus, l'indicateur IFD est récemment développé et déposé pour la première fois à la Régie dans le présent dossier. Il ne satisfait donc pas les exigences émises par la Régie quant aux indicateurs de performance à retenir pour les fins du MTÉR.<sup>24</sup>

**25 - Nous trouvons convaincante la position du Transporteur et acceptons le choix de l'indicateur du Nombre des indisponibilités forcées (IF) plutôt que celui du Nombre des indisponibilités forcées pour cause de défaillance (IFD).**

**24A -**Nous sommes aussi en accord avec Hydro-Québec TransÉnergie à l'effet qu'un **indicateur constitué du nombre d'heures réalisées en maintenance n'est pas requis et serait redondant.** Selon notre proposition en effet, le facteur de productivité X reflète déjà les efforts plus intenses de maintenance que le Transporteur doit réaliser dans sa gestion des actifs pour éviter ou retarder des investissements, et les indicateurs d'Indice de continuité (IC) opérationnel normalisé, de Nombre de pannes et interruptions planifiées et de Nombre d'indisponibilités forcées (IF) couvrent déjà cette réalité :

Le Transporteur est d'avis que le nombre d'heures réalisées en maintenance ne permet pas d'évaluer la qualité du service à ses clients. **Ces heures s'inscrivent à l'intérieur de la stratégie de gestion des actifs qui vise à maintenir la qualité de service dans le contexte d'un réseau vieillissant.** Le Transporteur juge que l'utilisation des heures de maintenance n'assure pas une juste mesure de la qualité du service rendu car elle ne permet pas de mesurer l'effet de la stratégie de gestion des actifs sur les indicateurs de mesure de la qualité. Donc, le total des heures de maintenance ne devrait pas

<sup>24</sup> HYDRO-QUÉBEC-TRANSÉNERGIE (HQT), Dossier R-4058-2018, Partie MRI, [Pièce B-0072, HQT-13, Document 7.1](#), Réponse numéro 1.7.1 de la demande de renseignements numéro 1 de SÉ-AQLPA, page 7, lignes 1 à 10.

être retenu. L'indicateur IF demeure le plus approprié quant à la disponibilité du réseau du Transporteur.<sup>25</sup>

**24B** - Nous constatons par ailleurs que la liste d'indicateurs recommandés par la Régie dans l'extrait ci-dessus du paragraphe 158 de la [Décision D-2018-001](#) n'est pas limitative, puisque le mot « **notamment** » y est employé. Suivant l'article 5 de sa Loi constitutive, la Régie doit dans l'exercice de toutes ses fonctions, « assurer la conciliation entre l'intérêt public, la protection des consommateurs et un traitement équitable du transporteur d'électricité [...] et favoriser la satisfaction des besoins énergétiques dans le respect des objectifs des politiques énergétiques du gouvernement et dans une perspective de développement durable et d'équité au plan individuel comme au plan collectif ». La Régie elle-même, en audience, a aussi exploré la possibilité d'ajouter au Mécanisme d'autres indicateurs à ceux qu'elle avait recommandés au paragraphe 158 de la [Décision D-2018-001](#).

La Régie a ainsi exploré la possibilité d'ajouter au Mécanisme un indicateur du total des superficies traitées soit mécaniquement soit sélectivement à l'aide de phytocides. À cette proposition, TransÉnergie a répondu, selon nous à juste titre, que :

**Le critère le plus important n'est pas la superficie totale traitée, mais la gestion de la végétation dans son ensemble. Dans un cas où la gestion de la végétation serait négligée, une telle situation pourrait entraîner des impacts, faisant en sorte que les indicateurs du nombre de pannes et interruptions planifiées et des indisponibilités forcées seraient affectés.** Le Transporteur croit donc que sa proposition crée déjà un incitatif de poursuivre ses travaux de gestion de la végétation.

Ainsi, il n'y a pas lieu de retenir cet indicateur, puisque les indicateurs que le Transporteur propose permettent de bien couvrir les quatre champs d'intervention associés à la qualité du service.

Puisque cet indicateur n'a pas été retenu par le Transporteur, celui-ci n'a pas procédé à l'analyse des résultats historiques permettant de proposer une cible adéquatement calibré.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> HYDRO-QUÉBEC-TRANSÉNERGIE (HQT), Dossier R-4058-2018, [Pièce B-0181, HQT-13, Doc. 1.6](#), Réponse 5.2 à la Régie, p. 19. Souligné en caractère gras par nous.

**Nous sommes en accord avec Hydro-Québec TransÉnergie à l'effet qu'un indicateur du total des superficies traitées serait redondant dans le *Mécanisme*. Mais par contre, il serait très souhaitable d'y inclure un indicateur représentant la part mécaniquement traitée (donc sans phytocides) du total des superficies traitées.** Un tel indicateur est connu, son historique est connu et il est régulièrement fourni à la Régie dans le cadre des causes tarifaires de TransÉnergie (puisque celle-ci fournit à la fois la superficie traitée mécaniquement et celle traités par phytocides. Cette information est fournie à la Régie depuis plusieurs années précisément afin que le Tribunal puisse suivre le caractère environnemental du traitement de la végétation, dans le cadre où TransÉnergie a annoncé viser à réduire son usage des phytocides. **Nous proposons d'ajouter cet indicateur au groupe des indicateurs de « disponibilité du réseau » car ce groupe permettra ainsi de mesurer non seulement les résultats des efforts pour accroître la disponibilité du réseau, mais aussi le caractère environnemental de ces efforts. Ainsi serait récompensée la disponibilité de réseau lorsqu'elle n'a pas requis l'emploi de phytocides.**

**24C** - Dans la même perspective, nous recommandons d'ajouter au groupe d'indicateurs sur la « Sécurité » celui du **Nombre de déversements (en litres)**. Ici encore, l'ajout d'un tel indicateur s'inscrit dans le cadre du mandat de la Régie selon l'article 5 de sa *Loi* constitutive. De plus, un tel indicateur est connu, son historique est connu et il est régulièrement fourni à la Régie dans le cadre des causes tarifaires de TransÉnergie.<sup>27</sup>

L'indicateur de **Taux de fréquence des accidents sur des personnes** devrait par ailleurs inclure tant les employés que le public.

---

<sup>26</sup> **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (HQT)**, Dossier R-4058-2018, [Pièce B-0181, HQT-13, Doc. 1.6](#), Réponse 5.4 à la Régie. Souligné en caractère gras par nous.

<sup>27</sup> **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (HQT)**, Dossier R-4058-2018, Pièce B-0009, HQT-3, Doc. 2, pages 21-22.

26 - Nous sommes, par ailleurs, étonnés qu'Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) propose que la pondération de l'*Indice de satisfaction des clients (ISC) de point à point* soit égale à celle de l'*Indice de satisfaction du client de la charge locale*. Cette proposition du Transporteur diffère de celle de Hydro-Québec Distribution (HQD) pour son propre *Mécanisme*, où elle propose plutôt de pondérer dans le dossier R-4057-2018 la satisfaction des clients :

*ISC combiné R-C-A* <sup>28</sup>

*L'ISC combiné R-C-A mesure la satisfaction de la clientèle (à l'exception des clients Grande puissance) quant aux quatre principales dimensions du service d'Hydro-Québec :*

- la qualité et la continuité du service ;*
- la facture (sans tenir compte du prix) ;*
- les produits et services offerts pour aider à mieux gérer la consommation et les coûts énergétiques ;*
- le service à la clientèle (accueil et traitement des demandes).*

*Un ISC est calculé pour chaque type de client (moyenne des quatre dimensions par client). **L'ISC combiné R-C-A est la moyenne de l'ISC de chaque type de client pondérée en fonction des revenus générés par chacun d'eux.***

*ISC Grande puissance*

*L'ISC Grande puissance mesure la satisfaction de la clientèle Grande puissance au moyen de 15 questions portant sur des dimensions spécifiques du service offert par Hydro-Québec. La moyenne du pointage en réponse à ces 15 questions donne l'ISC de cette catégorie de client. Les clients sondés sont les comptes Grande puissance aux tarifs L, LG et autres tarifs Grande puissance.*

*L'ISC combiné et l'ISC Grande puissance sont complémentaires et donnent une juste mesure de la satisfaction de l'ensemble de la clientèle d'Hydro-Québec.*

***Tout comme pour l'ISC combiné R-C-A, le Distributeur propose de pondérer les deux indicateurs retenus selon les revenus générés par chacun des segments de clientèle mesurés.*** <sup>29</sup>

<sup>28</sup> N.D.L.R. : RCA = Résidentiels-Commerciaux-Affaires.

<sup>29</sup> **HYDRO-QUÉBEC DISTRIBUTION**, Dossier R-4057-2018, [Pièce B-0011, HQD-3, Document 3](#), page 8, lignes 3 à 24, en gras par nous.

27 - Nous considérons que l'approche du Distributeur est correcte (en pondérant ses deux indicateurs de satisfaction de la clientèle au *pro rata* des revenus générés par chacun des segments de clientèle mesurés). **Nous recommandons à la Régie d'appliquer au Transporteur cette même approche, à savoir de pondérer les indicateurs reliés à la satisfaction de clientèle selon le *pro rata* des revenus obtenus par chacune des deux catégories.**

Ce *pro rata* serait de 87,7 % pour la satisfaction du client de la charge locale et de 12,3 % pour la satisfaction des clients de point à point <sup>30</sup> :

|               | Ventes 2017 (M\$) | %       |
|---------------|-------------------|---------|
| Charge locale | 2859,1            | 87,7 %  |
| Point à point | 400,3             | 12,3 %  |
| Total         | 3259,4            | 100,0 % |

Ceci étant dit, quelle que soit la répartition de l'indicateur entre les clientèles, un problème demeure : la part importante de l'indice de satisfaction chez HQT qui serait énoncé par des cadres supérieurs des affiliés de HQT (le Distributeur et le Producteur). Les consommateurs ultimes de la charge locale ne sont aucunement les auteurs de cet indice de satisfaction. Il y a ainsi un risque de biais, surtout si l'on tient compte du fait que les mêmes sondages de satisfaction sont également utilisés aux fins de déterminer l'indice de satisfaction servant aux fins corporatives de la rémunération incitative des cadres et employés du Transporteur. Dans un tel contexte, il nous semble exagéré d'accorder, au sein du Mécanisme, une pondération totale de 25 % aux indicateurs de satisfaction de la clientèle. **Une pondération totale de 15 % nous semblerait plus appropriée pour les indicateurs de satisfaction de la clientèle, en réajustant à la hausse de manière conséquente le poids des trois autres grands groupes d'indicateurs.**

<sup>30</sup> HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (HQT), Dossier R-9000-2017 (Rapport annuel 2017 de HQT), [Pièce B-0014, HQT-4, Doc. 1](#), pages 3-4.

## 5.2 LA MOYENNE DE CINQ ANS

28 - Le transporteur base ses cibles de performance sur les indications de la Régie et préconise une période de cinq ans pour fixer ses cibles :

### 10.3. Cibles de performance

*Eu égard à la volonté de la Régie que soit maintenue la qualité du service, le Transporteur propose, pour chacun des six indicateurs retenus, une cible de performance égale à la moyenne des valeurs de l'indicateur observées durant les cinq dernières années, soit de 2013 à 2017 (« la cible »), à l'exception de l'indicateur Indisponibilités forcées (IF).*

*L'historique de cinq ans est utilisé pour évaluer la qualité du service moyenne offerte à la clientèle, ce qui permet d'atténuer l'impact des variations conjoncturelles qui pourraient affecter une valeur annuelle. Cette approche est cohérente avec l'analyse des résultats des indicateurs de qualité du service par rapport à l'historique cinq ans effectué dans le cadre des dossiers tarifaires.<sup>31</sup>*

29 - Nous avons interrogé le Distributeur sur la possibilité d'utiliser un historique de plus de 5 ans. Voici la réponse du Distributeur qui, d'après-nous est aussi valable pour le Transporteur :

#### QUESTION 1.7.1 DE SÉ-AQLPA À HQD

*Si vous utilisiez un historique plus long, l'évaluation de la moyenne et de l'écart-type ne seraient-ils pas améliorés ? Veuillez expliquer.*

#### RÉPONSE 1.7.1 DE HQD À SÉ-AQLPA

*Le calcul de la moyenne et de l'écart type des indicateurs effectué par le Distributeur n'est pas réalisé dans l'optique d'une convergence statistique possible d'estimateurs vers des valeurs de population. Il est réalisé dans l'optique de capter, sur une période récente, l'évolution de la valeur de ces indicateurs et leur volatilité. Pour ce faire le Distributeur retient un nombre*

---

<sup>31</sup> HYDRO-QUÉBEC-TRANSPORT, Dossier R-4058-2018, Partie MRI, [Pièce B-0012, HQT-4, Document 2](#), page 26, lignes 17 à 25.

d'observations limité, mais suffisant notamment à l'égard du calcul de l'écart type.

Par ailleurs, le choix d'un historique limité offre au Distributeur la flexibilité nécessaire pour tenir compte, dans le suivi de la qualité de son service, de l'évolution de son contexte d'affaires, et ce, en lui permettant d'intégrer des indicateurs récents malgré leur historique limité.<sup>32</sup>

**30 - En appliquant ce raisonnement au Transporteur, nous sommes d'accord avec la période de 5 ans proposée par Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) pour établir les cibles, sauf l'exception ci-après.**

**31 - Voyons maintenant l'exception demandée pour les indisponibilités forcées que le Transporteur exprime dans la citation suivante :**

*Toutefois, pour l'indicateur Indisponibilités forcées (IF), le Transporteur propose l'utilisation de valeurs projetées considérant l'évolution à la hausse observée et celle prévue pour les prochaines années. Cette situation a déjà été reconnue par la Régie, qui a autorisé aux 5 demandes tarifaires 2017 et 2018 une mise à niveau de la maintenance afin de permettre au Transporteur de contrôler cette hausse des IF. Dans ce contexte, plutôt que de lier l'évaluation de performance du Transporteur à une valeur fixe basée sur la moyenne des 8 années 2013 à 2017 le Transporteur propose l'utilisation de valeurs projetées.*

*Considérant la corrélation entre les IF et le risque en maintenance, le Transporteur propose d'établir des cibles pour l'indicateur Indisponibilités forcées (IF) proportionnelles au profil d'évolution prévue du risque en maintenance.<sup>33</sup>*

---

<sup>32</sup> HYDRO-QUÉBEC DISTRIBUTION, Dossier R-4057-2018, [Pièce B-0078](#), [HQD-14](#), [Document 11](#), réponse numéro 1.7.1 de la demande de renseignements numéro 1 de SÉ-AQLPA, page 8, lignes 1 à 11.

<sup>33</sup> HYDRO-QUÉBEC-TRANSPORT, Dossier R-4058-2018, Partie MRI, [Pièce B-0012](#), [HQT-4](#), [Document 2](#), page 27, lignes 3 à 15.



32 - Le Transporteur a précisé, en réponse, à l'AHQ-ARQ, sa prévision de la cible des indisponibilités forcées :

**QUESTION 13.1 DE L'AHQ-ARQ À HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**

*Veuillez présenter en détail les intrants et le calcul qui ont mené aux valeurs de la référence (ii).*

*(ii) Le tableau 8 montre les cibles suivantes pour l'indicateur du nombre d'Indisponibilités forcées (IF) pour les années de 2019 à 2022 : 6 867, 7 012, 6 960, 6 824.*

**RÉPONSE 13.1 D'HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE À L'AHQ-ARQ**

*Une régression linéaire, effectuée sur les valeurs réelles des IF pour la période de 2013 à 2017, montre une moyenne de 5 471 IF et une pente de 356 IF par année.*

*Selon cette tendance linéaire, la valeur moyenne en 2017 aurait été de 6 183 IF (5 471 IF en 2015 + (356 IF/an x 2 ans)) et de 6 539 IF en 2018 (6 183 IF + 356 IF).*

*Le tableau suivant montre les étapes de calcul subséquentes et les différentes formules utilisées.*

*Tableau R13.1 Intrants et calcul <sup>34</sup>*

*[N.D.L.R. : Le tableau a été mis en forme par SÉ-AQLPA]*

---

<sup>34</sup> **HYDRO-QUÉBEC-TRANSPORT**, Dossier R-4058-2018, Partie MRI, [Pièce B-0066, HQT-13, Document 2.1](#), Réponse numéro 13.1 de la demande de renseignements numéro 1 de l'AHQ-ARQ, page 25 et page 26, lignes 1 à 7, et tableau 13.1.



| Intrants et calcul   | 2017           | 2018           | 2019    | 2020    | 2021    | 2022    |
|--|----------------|----------------|---------|---------|---------|---------|
| Nombre projeté de IF   | 6 183<br>(A)   | 6 539<br>(B)   |         |         |         |         |
| Hausse des IF de 2017 à 2018<br>$((B-A) / A) = C$                          | 100%           | 5,8%           |         |         |         |         |
| Profil du taux de risque en maintenance                                    | 100,00%<br>(D) | 101,77%<br>(E) | 103,39% | 104,11% | 103,85% | 103,18% |
| Hausse du taux de risque de 2017 à 2018<br>$((E-D) / D)=F$                 |                | 1,8%           |         |         |         |         |
| Facteur de correspondance<br>$((C/F)=G)$                                   |                | 3,26           |         |         |         |         |
| Profil d'évolution des IF<br>(Profil du taux de risque en maintenance x G) | 100%           | 106%           | 111%    | 113%    | 113%    | 110%    |
| Nombre projeté de IF<br>(Profil d'évolution des IF x A)                    |                |                | 6 867   | 7 012   | 6 960   | 6 824   |

**33 - Nous sommes satisfaits de cette démonstration et nous acceptons que l'indicateur des indisponibilités forcées soit basé sur les cibles prévues par le Transporteur, à savoir en se basant sur lien entre le taux de risque en maintenance et le nombre de ces indisponibilités forcées.**

**RECOMMANDATION NO. 1-5 (MODIFIÉE)****LES INDICATEURS DE PERFORMANCE**

Nous recommandons à la Régie de l'énergie d'accepter **les indicateurs de performance proposés par Hydro-Québec Transport (HQT)** pour son mécanisme de réglementation incitative, mais avec les corrections suivantes :

■ **Fiabilité du service** : Les indicateurs d'IC opérationnel normalisé et de Nombre de pannes et interruptions planifiées seraient maintenus.

■ **Disponibilité du réseau** : L'indicateur du *Nombre des indisponibilités forcées (IF)* serait maintenu plutôt que celui du *Nombre des indisponibilités forcées pour cause de défaillance (IFD)*. Un indicateur constitué du **nombre d'heures réalisées en maintenance n'est pas requis et serait redondant**. Nous sommes aussi en accord avec Hydro-Québec TransÉnergie à l'effet qu'un indicateur du total des superficies traitées serait redondant dans le *Mécanisme*. Mais par contre, il serait très souhaitable d'y inclure **un indicateur représentant la part mécaniquement traitée (donc sans phytocides) du total des superficies traitées**. Cela permettra ainsi de mesurer non seulement les résultats des efforts pour accroître la disponibilité du réseau, mais aussi le caractère environnemental de ces efforts. Ainsi serait récompensée la disponibilité de réseau lorsqu'elle n'a pas requis l'emploi de phytocides.

■ **Sécurité du public et des employés** : L'indicateur de *Taux de fréquence des accidents sur des personnes* devrait par ailleurs inclure tant les employés que le public. Nous recommandons aussi d'ajouter au groupe d'indicateurs sur la « Sécurité » celui du **Nombre de déversements (en litres)**.

■ **Satisfaction de la clientèle** : Nous recommandons à la Régie de **pondérer les indicateurs de satisfaction de la clientèle de charge locale et de point à point au pro rata des revenus que tire le Transporteur respectivement de ces deux clientèles**, à l'instar de ce que propose le Distributeur pour ses propres indicateurs de satisfaction de la clientèle.

**Une pondération totale de 15 % nous semblerait plus appropriée pour les indicateurs de satisfaction de la clientèle** (vu le risque de biais des répondants HQD et HQP au sondage, qui sont des cadres supérieurs d'affiliés de HQT), **en réajustant à la hausse de manière conséquente le poids des trois autres grands groupes d'indicateurs**.

Nous sommes en accord avec la **période de cinq ans** proposée par le Transporteur pour établir ses cibles de performance **à l'exception des indisponibilités forcées** pour lesquelles l'approche proposée par le Transporteur se base sur le lien entre le profil du taux de risque de maintenance et le nombre des indisponibilités forcées.

## 6

**LE LIEN ENTRE LES INDICATEURS DE PERFORMANCE ET LE MÉCANISME DE TRAITEMENT DES ÉCARTS DE RENDEMENT (MTÉR)**

**34** - Le Transporteur propose une méthode originale pour évaluer l'ensemble de ses indicateurs et les reliés à son *Mécanisme de traitement des écarts de rendement (MTÉR)* :

*La méthode employée par le Transporteur pour évaluer la qualité du service offert à sa clientèle 1 et pour déterminer s'il y a maintien de celle-ci, est réalisée en deux étapes par le biais d'un indice global du maintien de la qualité du service (« IMQ ») se basant sur les six indicateurs de qualité du service décrits à la section précédente. Cette méthode a l'avantage d'utiliser directement les indicateurs de performance suivis dans le cadre des demandes tarifaires et des rapports annuels du Transporteur, bien que ceux-ci aient des unités ou des échelles de mesure différentes.*

*La première étape du calcul de l'IMQ consiste en une uniformisation des indicateurs, en utilisant une méthode qui s'apparente à la technique de standardisation en statistique. Dans cette étape, chaque indicateur est comparé à une cible qui sert de balise.<sup>35</sup>*

**35** - Cette méthode est fort différente de celle utilisée aux mêmes fins par Gaz Métro (maintenant Énergir) dans ses propres *Mécanismes de réglementation incitative (MRI)* :

**Mode de calcul des pourcentages de réalisation des indices**

*Les pourcentages de réalisation de chacun des indices, sauf pour ISO 14001, la procédure de 16 recouvrement et d'interruption de service et les émissions de GES seront établis comme suit : Si le résultat individuel est de 50 % ou moins, alors Gaz Métro obtient un pourcentage de réalisation de 0 % pour cet indice ; Si le résultat individuel est de plus de 50 %, le pourcentage de réalisation suivra une droite qui donnera 85 % pour un résultat individuel cible selon la formule suivante :*

$$B = (R - 50\%) * \frac{85\%}{(C - 50\%)}$$

<sup>35</sup> HYDRO-QUÉBEC-TRANSPORT, Dossier R-4058-2018, Partie MRI, [Pièce B-0012, HQT-4, Document 2](#), page 28, lignes 1 à 10.

où : B = Pourcentage de réalisation de l'indice (maximum 100 %)  
R = Pourcentage d'atteinte de l'indice en pourcentage  
C = Résultat cible de l'indice en pourcentage, soit 85 % pour tous les indices sauf pour l'indice sur la satisfaction de la clientèle des tarifs D4 et D5 où il est de 75 %.<sup>36</sup>

36 - Dans le cas d'Énergir, les résultats globaux de ses indicateurs de performance ont été pour les 7 ans de mécanisme de 100 %, comme le montre le tableau suivant basé sur les résultats produits dans les rapports annuels d'Énergir/Gaz Métro depuis 2011 :

Tableau 6.1 Résultats des indicateurs d'Énergir

| Année | Dossier     | % obtenu |
|-------|-------------|----------|
| 2011  | R-3782-2011 | 100      |
| 2012  | R-3811-2012 | 100      |
| 2013  | R-3871-2013 | 100      |
| 2014  | R-3916-2014 | 100      |
| 2015  | R-3951-2015 | 100      |
| 2016  | R-3992-2016 | 100      |
| 2017  | R-4024-2017 | 100      |

37 - Nous nous sommes demandés quelle était la probabilité associée au fait qu'Énergir ait obtenu 100 % de sa part du MTER durant 7 ans de suite. Le tableau suivant répond à cette question : il montre que la probabilité pour Énergir de réussir à obtenir la pleine part du MTER durant 7 ans de suite est d'au moins 90 % pour que la probabilité globale soit de 50 % et elle croît rapidement pour être de 99,3 % si la probabilité globale sur 7 ans est de 95 %.

<sup>36</sup> RÉGIE DE L'ÉNERGIE, Dossier R-3599-2006, [Décision D-2007-047](#), Annexe, page 26, lignes 15 à 31.

Tableau 6.2

Probabilité associée aux résultats de l'obtention de la pleine part du MTER par Énergir 7 ans de suite

| Probabilité globale sur 7 ans | Années | Probabilité annuelle |
|-------------------------------|--------|----------------------|
| 95%                           | 7      | 99,3%                |
| 90%                           | 7      | 98,5%                |
| 85%                           | 7      | 97,7%                |
| 80%                           | 7      | 96,9%                |
| 75%                           | 7      | 96,0%                |
| 70%                           | 7      | 95,0%                |
| 65%                           | 7      | 94,0%                |
| 60%                           | 7      | 93,0%                |
| 55%                           | 7      | 91,8%                |
| 50%                           | 7      | 90,6%                |

**38** - Hydro-Québec Distribution (HQD) a proposé une approche similaire à celle du Transporteur et nous l'avons interrogé sur la probabilité globale associée à l'atteinte de 100% de sa part du MTER :

**QUESTION 1.8.1 DE SÉ-AQLPA À HQD**

*Quelle est selon le Distributeur la probabilité que l'Indicateur IMQ soit supérieur à moins un?*

**RÉPONSE 1.8.1 DE HQD À SÉ-AQLPA**

*Bien que sa méthode fasse appel à des moyennes et des écarts types, le Distributeur est d'avis que la mise en place d'un suivi d'indicateurs de qualité de service liés au mécanisme de partage des écarts de rendement ne nécessite pas la connaissance préalable des probabilités de partage de ces écarts de rendement. Il est ainsi d'avis que l'estimation d'une quelconque probabilité n'ajouterait pas d'information pertinente au dossier.*

*Par ailleurs, compte tenu de l'importance du nombre d'indicateurs, des possibles relations entre eux ainsi que de leur historique restreint, le*

*Distributeur considère que l'évaluation de la distribution de l'IMQ n'est pas justifiée.*<sup>37</sup>

**39** - Mathématiquement, la probabilité qu'une loi normale donne un résultat supérieur à moins un écart-type est de l'ordre de 85 %. Cette valeur est très éloignée des probabilités que nous avons vues chez Énergir.

**40** - Nous craignons qu'un partage défavorable du MTER n'amène, à la longue, un impact négatif sur la qualité du service, en ce sens que le Transporteur se concentrerait sur les coupures de coûts en se préoccupant peu de l'impact sur la qualité de service puisque de toute manière la pleine obtention de sa part du partage des gains de productivité lui serait inatteignable.

**RECOMMANDATION NO. 1-6 (MODIFIÉE)**

**LE LIEN ENTRE LES RÉSULTATS DES INDICATEURS DE PERFORMANCE ET LE MÉCANISME DE TRAITEMENT DES ÉCARTS DE RENDEMENT (MTER)**

Nous faisons part à la Régie de l'énergie de **notre inquiétude que le Transporteur ne réussisse pas aussi bien qu'Énergir à rencontrer les conditions requises pour obtenir 100 % de sa part du Mécanisme de traitement des écarts de rendement (MTER), ce qui pourrait, à la longue, amener un impact négatif sur la qualité du service, en ce sens que le Transporteur se concentrerait sur les coupures de coûts en se préoccupant peu de l'impact sur la qualité de service puisque de toute manière la pleine obtention de sa part du partage des gains de productivité lui serait inatteignable.**

**Nous recommandons à la Régie de s'inspirer de la formule suivante d'Énergir aux fins d'établir la manière dont les résultats des indicateurs de performance de TransÉnergie seraient intégrés à son Mécanisme de traitement des écarts de rendement (MTER) :**

$$B = (R - 50\%) * \frac{85\%}{(C - 50\%)}$$

où : B = Pourcentage de réalisation de l'indice (maximum 100 %)

R = Pourcentage d'atteinte de l'indice en pourcentage

C = Résultat cible de l'indice en pourcentage, soit 85 % pour tous les indices retenus.

<sup>37</sup> **HYDRO-QUÉBEC DISTRIBUTION**, Dossier R-4057-2018, [Pièce B-0078](#), [HQD-14](#), [Document 11](#), réponse numéro 1.8.1 de la demande de renseignements numéro 1 de SÉ-AQLPA, page 9, lignes 1 à 10.

## 7

## LA FORMULE PARAMÉTRIQUE RELATIVE AUX DÉPENSES EN CAPITAL

41 - La Régie a demandé au Transporteur :

*Dans sa décision D-2018-001, la Régie constate à partir des données en preuve que l'évolution combinée de l'amortissement et du rendement sur la base de tarification ne résultait pas en un lissage semblable à celui observé pour le Distributeur pour être sujette à l'application de la Formule d'indexation et elle déclare ne pas être convaincue que l'inclusion de ces deux composantes contribuerait à rencontrer l'objectif d'allégement réglementaire, ni que cela générerait de l'efficience.*

*C'est pourquoi, la Régie retient la proposition du Transporteur de maintenir les dépenses en capital hors de l'application de la Formule d'indexation et de les traiter selon la méthode du coût de service, mais estimant qu'un pas doit être franchi en vue d'une éventuelle inclusion des dépenses en capital dans la Formule d'indexation, **elle demande au Transporteur de développer une formule paramétrique, non contraignante, pour les dépenses en capital.***<sup>38</sup>

42 - En réponse à cette demande, le consultant du Transporteur a développé la formule suivante :

*Concentric recommande qu'une formule paramétrique, semblable au modèle de FortisBC pour la détermination de ses dépenses en capital pour les fins d'établissement de ses revenus requis, serait la plus adaptée pour le Transporteur. Cette approche permettrait à ce dernier de suivre l'évolution des*

---

<sup>38</sup> HYDRO-QUÉBEC-TRANSPORT, Dossier R-4058-2018, Partie MRI, [Pièce B-0012, HQT-4, Document 2](#), page 32, lignes 7 à 17, en gras par nous.

dépenses en capital approuvées par la Régie par rapport à la trajectoire de coûts prévue par ce modèle au cours de son premier MRI.<sup>39</sup>

43 - Voici la comparaison entre les mises en service réelles et celles découlant de la formule paramétrique :

Tableau 7.1 Impact en M\$ sur la durée du MRI<sup>40</sup>

|                     | XK=0,2% | XK=0,5% |
|---------------------|---------|---------|
| Cycle 1 : 2011-2014 | 341,0   | 301,4   |
| Cycle 2 : 2012-2015 | 512,8   | 472,7   |
| Cycle 3 : 2013-2016 | 53,0    | 14,3    |
| Cycle 4 : 2014-2017 | 289,9   | 247,2   |
| Cycle 5 : 2015-2017 | 249,7   | 228,3   |
| Cycle 6 : 2016-2017 | 87,6    | 80,6    |

44 - De ce tableau nous comprenons que la formule surestime les mises en service et qu'elle donne des résultats instables d'un cycle à l'autre.

45 - Le Transporteur conclut alors :

*Sur la base des résultats instables liés à la simulation rétrospective de la formule qui ont été 26 présentés dans les exemples précédents, et qui demeureraient tout autant instables même si la Régie refusait l'élargissement de la définition des dépenses en capital, ainsi que sur la base de ces constats de la Régie, le Transporteur lui demande de prendre acte des nombreuses 29 limitations de la formule paramétrique proposée et qui sont intrinsèques à la nature capitalistique de ses activités et juge que la détermination des dépenses en capital basée sur le coût de service demeure encore la*

<sup>39</sup> HYDRO-QUÉBEC-TRANSPORT, Dossier R-4058-2018, Partie MRI, [Pièce B-0012, HQT-4, Document 2](#), page 33, lignes 2 à 6.

<sup>40</sup> HYDRO-QUÉBEC-TRANSPORT, Dossier R-4058-2018, Partie MRI, [Pièce B-0012, HQT-4, Document 2](#), Tableau 10, page 36, Tableau 11, page 37 et annexe C, pages 49 à 55.



*meilleure façon de présenter l'évolution des investissements dans ses revenus requis.*<sup>41</sup>

**46** - Nous sommes en accord avec la position du Transporteur et nous recommandons à la Régie de continuer à établir les dépenses en capital du Transporteur sur la base du coût de service.

**RECOMMANDATION NO. 1-7**

**LA FORMULE PARAMÉTRIQUE RELATIVE AUX DÉPENSES EN CAPITAL**

Devant le biais et la volatilité des résultats rétroactifs obtenus par la formule paramétrique nous recommandons à la Régie de l'énergie **de continuer à établir les dépenses en capital du Transporteur sur la base du coût de service.**

---

<sup>41</sup> **HYDRO-QUÉBEC-TRANSPORT**, Dossier R-4058-2018, Partie MRI, [Pièce B-0012](#), [HQT-4](#), [Document 2](#), page 39, lignes 26 à 33.

8

**CONCLUSION**

47 - Nous invitons donc la Régie de l'énergie à accueillir les recommandations qui sont exprimées au présent mémoire de *Stratégies Énergétiques (S.É.)* et de l'*Association de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)*, que l'on trouve également reproduites en son sommaire exécutif.

48 - Le tout respectueusement soumis.

---